VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 314)**

z dnia 4 lutego 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw unii Europejskiej (nr 314)

4 lutego 2015 r.

Komisja do Spraw Unii Europejskiej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Agnieszki Pomaskiej (PO)**, przewodniczącej Komisji, i poseł **Alicji Olechowskiej (PO)**, zastępcy przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację o dokumentach UE, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag (COM(2014) 646, COM(2015) 1),

– informację na temat wprowadzenia od 1 stycznia 2015 roku przez niemieckie Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej przepisów o płacy minimalnej, które obligują wszystkich przewoźników do podniesienia płacy minimalnej dla kierowców, którzy przejeżdżają przez Niemcy do poziomu 8,5 euro na godzinę,

– w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Ekonomicznych i Finansowych (17 lutego 2015 r.) w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach (COM(2015) 10),

– sprawy bieżące.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maria Wasiak** minister infrastruktury i rozwoju wraz ze współpracownikami, **Radosław Mleczko** podsekretarz stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej wraz ze współpracownikami, **Artur Radziwiłł** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Rynasiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, **Magdalena Trudzik** starszy specjalista w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność", **Gerard Skroński** sekretarz KSTD NSZZ „Solidarność", **Zenon Kopyściński** członek zarządu Forum Związków Zawodowych Województwa Mazowieckiego NZZ Kierowców oraz **Michał Marusik** poseł do Parlamentu Europejskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Adam Dudzic** – wicedyrektor Biura Spraw Międzynarodowych, **Kaja Krawczyk** – naczelnik wydziału oraz **Joanna Kowalska**, **Agnieszka Maciejczak** – z sekretariatu Komisji w BSM; **Tomasz Jaroszyński** – ekspert ds. legislacji z Biura Analiz Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dzień dobry. Witam państwa na posiedzeniu Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Otwieram posiedzenie. Witam panie i panów posłów. Witam panią i pana ministra. Jeszcze jeden pan minister, jak rozumiem, do nas dotrze.

Chcę prosić o dyscyplinę czasową. Nie będę już przytaczała tych ograniczeń, które mamy tradycyjnie, ale zwracam uwagę, że o godzinie 13.00 zaczynamy wspólne posiedzenie z Komisją Spraw Zagranicznych, w związku z tym ta dyscyplina jest konieczna.

Czy państwo posłowie mają jakieś uwagi do porządku obrad? Nie słyszę. Przechodzimy do pkt I, czyli informacji o dokumentach UE, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag. Są to dokumenty COM(2014) 646 i COM(2015) 1. Czy

do wymienionych przeze mnie dokumentów państwo posłowie chcą zgłosić uwagi? Nie widzę zgłoszeń. Stwierdzam, że Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do wymienionych powyżej dokumentów.

Przechodzimy do pkt II, czyli rozpatrzenia informacji na temat wprowadzenia od 1 stycznia 2015 roku przez niemieckie Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej przepisów o płacy minimalnej, które obligują wszystkich przewoźników do podniesienia płacy minimalnej dla kierowców, którzy przejeżdżają przez Niemcy do poziomu 8,5 euro na godzinę. Rząd jest reprezentowany przez panią minister Marię Wasiak. Bardzo dziękuję za przybycie. I przez pana ministra Radosława Mleczkę, podsekretarza stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej, oraz pana ministra Rynasiewicza z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Bardzo państwa proszę o zabranie głosu wedle kolejności, którą może pani minister zaproponuje. Bardzo proszę, pani minister.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Ja zacznę. Proszę państwa, nie będę może przytaczała wszystkich okoliczności, bo myślę, że są państwu znane uwarunkowania związane z wprowadzeniem ustawy z sierpnia ubiegłego roku o płacy minimalnej w Niemczech, jak również to, co wynikło w związku z ogłoszeniem przepisów wykonawczych do tej ustawy w grudniu, i to, co wynikło z informacji pozyskanych w wyniku pewnego niepokoju, jaki w nas powstał co do interpretacji tej ustawy, od administracji niemieckiej, głównie wówczas za pośrednictwem ambasady niemieckiej.

Mówiąc w dużym skrócie, stanowisko rządu niemieckiego w tej sprawie było takie, że ustawa o płacy minimalnej, która jako taka nie jest jakąś nadzwyczajną regulacją w krajach UE, w wielu krajach jest stosowana, oczywiście są różne pomysły na sposób określenia tej płacy minimalnej w zależności od systemu gospodarczego, systemu prawa pracy i tym podobnych uwarunkowań, i w tym sensie samo wprowadzenie tej ustawy nie budziło jakichś poważniejszych wątpliwości. Wątpliwości powstały dopiero wtedy, kiedy w pierwszych dniach grudnia powzięliśmy informację, że sposób tej interpretacji jest bardzo ekstensywny i może się odnosić nawet do takich sytuacji, w których pracownik podmiotu nierezydenckiego przebywa stosunkowo krótko na terenie Niemiec. Nałożyło się to na nasze rozpoznanie gospodarcze dotyczące bardzo istotnego znaczenia, jaką branża przewozowa ma dla gospodarki polskiej i z tego powodu zaczęliśmy działać.

Skorzystaliśmy z tej oczywistej procedury, jaką jest zwrócenie się do Komisji Europejskiej. Jeszcze w grudniu przesłałam list do trzech pań komisarz: ds. rynku wewnętrznego, ds. zatrudnienia i ds. transportu z mocną sygnalizacją dotyczącą naszego poglądu, że interpretacja, tudzież prawdopodobnie część przepisów wykonawczych wykracza poza uprawnioną regulację do regulowania płacy minimalnej na podstawie prawa krajowego.

Nastąpił szereg różnych innych działań na poziomie Komisji Europejskiej, zainteresowali się tym również europosłowie. W rezultacie tych działań odbyła się też misja komisarzy transportu i zatrudnienia w Niemczech. Miała ona miejsce w ubiegłym tygodniu, ale też doszliśmy do wniosku, że musimy niezależnie, nie czekając na procedurę europejską, wszcząć bezpośrednie rozmowy z administracją niemiecką w celu wyjaśnienia tych kwestii. Taką drogę i priorytet tym rozmowom nadała rozmowa pani premier Kopacz z kanclerz Angelą Merkel, gdy pani premier zwróciła uwagę na to, że dla nas nie jest to kwestia trzeciorzędna, tylko pierwszorzędna dla znaczenia naszej gospodarki. W związku z tym zależy nam nie tylko na wyjaśnieniu tej sprawy, ale na pilności jej wyjaśnienia.

Dzięki temu doszło bardzo szybko do spotkań na poziomie ministrów: mojego z panem ministrem Dobrindtem, oraz pana ministra Kosiniaka-Kamysza ze swoją odpowiedniczką po stronie niemieckiej, minister pracy. Te spotkania odbyły się dzień po dniu. Jakie przedstawialiśmy argumenty w tej sprawie? Oczywiście są argumenty natury technicznej związane z uprawnieniami dostosowania regulacji dotyczącej prawa pracy, ale są też argumenty poważniejsze, które wykorzystaliśmy w naszej sygnalizacji do Komisji Europejskiej, a dotyczące kolizji z regułami UE, łącznie z traktatem odnośnie do swobodnego przepływu usług. I tutaj nasze stanowisko jest bardzo mocne, oparte o dosyć pogłębione analizy prawne, w których opieraliśmy się nie tylko na wiedzy praw-

ników z praktyką polską, ale też na wiedzy prawników, którzy praktykują na niemieckim rynku obrotu gospodarczego i prawa pracy.

Nasze stanowisko, które zaprezentowaliśmy podczas rozmów, sprowadza się do kilku punktów: po pierwsze, że nie podzielamy opinii niemieckiej administracji co do zakresu stosowania niemieckiej ustawy o płacy minimalnej, i w tym zakresie mamy wątpliwości. Bardzo ważny argument, że nawet w tych obszarach, w których stosowanie przepisów jest uprawnione, sposób jego wykonania jest nieproporcjonalny do celu tej regulacji. Wynika to stąd, że nałożone są momentami nawet kuriozalne obowiązki administracyjne na pracodawców, którzy wysyłają pracowników na teren Niemiec, jeżeli chodzi o sprawozdawczość, sposób raportowania organom niemieckim co do szczegółów zatrudnienia tych pracowników tak dalece, że gdyby ten sposób rozumowania dociągnąć do końca, to w zasadzie można by się spodziewać, że wręcz sięga to jurysdykcji polskich sądów pracy. Uprawnienie do oceny, czy pracodawca stosuje, czy nie stosuje ustawy o płacy minimalnej.

Wynika to też stąd, że niemiecki system prawa pracy instytucjonalnie nie jest symetryczny do polskiego. Składniki wynagrodzenia, które są lub nie są uznawane za bazowe lub niebazowe w polskim prawie pracy, nie są tożsame z niemieckimi instytucjami prawa pracy. Generalnie powoduje to, że wszelkie ustalenia nie dość, że są uciążliwe dla pracodawców, to prawdopodobnie są bardzo konfliktogenne. Grożą w tej sprawie bardzo skomplikowane i męczące procedury odwoławcze. Cały system wydaje się bardzo niewydolnie pomyślany wykonawczo, ale dla nas skutek jest taki, że stanowi to dodatkowe, bardzo istotne obciążenie dla działalności gospodarczej operujących tam podmiotów gospodarczych. To jest bardzo duża część argumentacji, którą stosujemy wobec administracji niemieckiej, akurat ta część bardziej jest w kompetencji ministra pracy. Ewentualne szczegóły doda jeszcze pan minister Mleczko.

Podnosimy też mocno taki argument, że na tle tej regulacji, wydawałoby się takiej, której celem jest wyłącznie cel socjalny, czyli zapewnienie ochrony pracownikom pracującym w Niemczech do pozyskania środków pozwalających na godziwe utrzymanie, ale w warunkach niemieckich. Nagle okazuje się, że to się wylewa poza granice Niemiec i tak naprawdę stanowi dodatkowy instrument do walki. Jest to coś, co jest określane potocznym językiem, bo to nie jest pojęcie prawne, dumpingiem socjalnym firm niemieckich.

Używamy tu bardzo poważnych argumentów, że jest to zakłócenie współpracy gospodarczej, która legła u podstaw zawiązania UE. Do tego używamy też takiego argumentu, że relacje gospodarcze polsko-niemieckie są bardzo precedensowe w UE. Jeżeli tutaj wprowadzimy tego typu regułę, to właściwie możemy się spodziewać, że staną się one bardzo złym precedensem do wielu innych spraw w zakresie współpracy w Europie. Niemcy też są postrzegani jako ktoś, kto nadaje pewien ton, jeżeli chodzi o gospodarkę Europy, w związku z tym to też na pewno nie będzie dobrym asumptem do rozwiązywania wielu problemów, które mamy w ramach wspólnego rynku europejskiego.

Wydaje się, że ta część argumentacji, według mojego odczucia, dosyć mocno trafia do tego typu osób jak minister Dobrindt, który bardzo mocno dostrzega skutki gospodarcze tego typu regulacji, i wydaje się, że może to było głównym powodem, dla którego administracja niemiecka zdecydowała się, żeby do czasu wyjaśnienia tego przed Komisją Europejską odstąpić – wprawdzie nie w takim stopniu, w jakim uważamy, że byłoby to niezbędne – od stosowania tych przepisów w odniesieniu do usług tranzytowych.

Oczywiście nas to nie zadowala. Uważamy, że nasze zarzuty obejmują jak najbardziej również przejazdy transgraniczne, czyli wwóz do Niemiec i wywóz z Niemiec towarów, i częściowo też w jakiejś istotnej części nawet kabotażu, o czym się mówi. Bo usługi kabotażowe mają bardzo różny charakter, a my mówimy, że nie jest istotna nazwa danej usługi, czy to jest kabotaż, czy przewóz transgraniczny, tylko ustalenie, czy sposób wykonywania tych usług rzeczywiście uzasadnia cel ustawy, czyli to, że wykonują je pracownicy, którzy są narażeni na koszty utrzymania w Niemczech. Czyli stosujemy tę argumentację, która leży u podstaw *ratio legis* ustawy o płacy minimalnej.

W wyniku rozmów roboczych pana ministra Kosiniaka-Kamysza z jego odpowiedniczką, które rozpoczną się najpóźniej – mam nadzieję – w przyszłym tygodniu, wszystkie kwestie mają być szczegółowo omówione i zamierzamy uzyskać – taki jest cel – prze-

konanie strony niemieckiej, że stosowanie teraz tak wątpliwych przepisów skończy się dla obu stron niedobrze, dlatego że na koniec stwarza po stronie niemieckiej duże ryzyko nawet odszkodowań ze strony firm polskich za nadużycie tych przepisów. Jednak dużo poważniejszym skutkiem jest bardzo złe oddziaływanie na atmosferę relacji polsko-niemieckich, bo to będzie miało bardzo duży negatywny wpływ, i to nie jest teraz potrzebne w UE. I myślimy, że na tej podstawie – dając też logiczne uzasadnienie szanujące niemieckie uwarunkowania prawne – uzyskamy w wyniku tych rozmów roboczych dalsze ustępstwa co do egzekucji bieżącej tego prawa, i będziemy czekali na rozstrzygnięcia Komisji Europejskiej, bo one w tym przypadku, zgodnie z zasadami przyjętymi w UE, będą decydujące. To tak w dużym skrócie, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję. Jak rozumiem, jeśli będą pytania do panów ministrów, to wtedy będę prosiła o odpowiedzi. A pytania pewnie będą. Bardzo proszę, pan przewodniczący Kamiński.

Poseł Tomasz Kamiński (SLD):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Pani minister, po pierwsze z pani wypowiedzi można wysnuć jedną tezę, że polski rząd stoi tylko po stronie przedsiębiorców, a nie po stronie kierowców, którzy bardzo często pracują w bardzo ciężkich warunkach. I tutaj pierwsze pytanie, jaka jest średnia zasadniczej, nie z dietami, pensji polskich kierowców? Myślę, że ministerstwo o tym wie. Natomiast dziwi mnie, że pani minister polskiego rządu, który reprezentuje Polskę i Polaków, mówi, że zaczęliśmy działać, aby nie podnosić minimalnej pensji. W czyim interesie, pani minister? Czy w interesie przedsiębiorców, czy tych kierowców?

Po drugie, my chcemy być w UE, ale tylko tak trochę. Tylko to, co nam odpowiada. Nie chcemy dostosować minimalnej pensji do krajów UE. Podam więcej przykładów: Karta Praw Podstawowych, przeciwdziałanie w rodzinie. Tylko to, co nam odpowiada. I, pani minister, bardzo proszę o odpowiedź czy działania polskiego rządu są skierowane tylko w tym kierunku, aby utrzymać dotychczasową pensję kierowców i działać tylko w interesie przedsiębiorców zatrudniających tych pracowników. Dziękuję.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Bardzo dziękuję za to pytanie. Rzeczywiście powinnam o tym powiedzieć na wstępie. Nasze działania są jak najbardziej w interesie kierowców. To jest oczywiste, że aby w ogóle mówić o pensji, trzeba mieć pracę. Jest oczywiste, że narzucenie takiej płacy, która nie obowiązuje w Polsce – w Polsce obowiązuje niższa płaca minimalna i z czegoś to wynika – oznacza wypchnięcie wielu polskich firm z rynku niemieckiego. To jest oczywiste. Chciałabym, żeby polscy kierowcy więcej zarabiali, ale najpierw oni muszą mieć adresata tych swoich żądań, czyli pracodawców. Jeżeli ocalimy pracodawców, to ocalimy szanse, że będą mieli od kogo domagać się wyższej pensji.

Rozmowy z rządem niemieckim nie mogą dotyczyć płacy minimalnej w Polsce, ponieważ to nie jest jurysdykcja rządu niemieckiego. W związku z tym teraz załatwiamy problem, który jest obecnie do załatwienia z rządem niemieckim i z Komisją Europejską. Natomiast nic nie stoi na przeszkodzie, aby wszcząć regularne rozmowy w trybie obowiązującym w Polsce na podstawie polskiego prawa pracy między środowiskiem pracowników a pracodawcami w zakresie transportu drogowego na temat płacy. Żadne nasze działanie temu nie przeciwdziała.

Jednak bylibyśmy naprawdę bardzo nieodpowiedzialni, gdybyśmy teraz identyfikowali problem, jaki mamy z płacą minimalną w Niemczech, że jest to tylko problem płacy minimalnej kierowców zatrudnionych przez polskich przedsiębiorców. Nie. Pierwszym problemem jest utrzymanie rynku przynoszącego istotne przychody w gospodarce polskiej. To jest punkt pierwszy. Nie jest on sprzeczny, jego sposób rozwiązania, ze stosowaniem polskich przepisów prawa pracy do negocjowania wyższej płacy z pracodawcami polskimi.

Poseł Tomasz Kamiński (SLD):

Przepraszam, pani przewodnicząca, ale pani minister nie odpowiedziała jeszcze na pytanie, czy ministerstwo zna średnią płacę kierowców, ale podstawową, bez diet i dodatków. Zasadniczą.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Ministerstwo nie prowadzi i nie ma dostępu do danych handlowych firm przewoźniczych, o czym pan poseł na pewno doskonale wie. Nie mamy informacji. Sytuacja jest bardzo różna. Na podstawie rozmów z przewoźnikami, które prowadzimy, widzimy że stosują oni bardzo różne systemy płacy, bardzo różne systemy dodatków, i w związku z tym nie będziemy w imieniu pracodawców ogłaszali ich systemów płacy. Nie od tego jesteśmy. Natomiast jest sposób prawny, aby to podjąć i negocjować. Wszystkie narzędzia prawne są dostępne i można z nich skorzystać. Nie jesteśmy żadną przeszkodą, jako ministerstwo, żeby z tego korzystać.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję. Tak dla porządku może powiem, że teraz pan minister zabierze głos, i później prośba do pani minister, żeby wysłuchać kilku pytań i odpowiadać blokowo. Pan minister Mleczko, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Radosław Mleczko:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, chciałbym tylko w uzupełnieniu tego, co mówiła pani minister, przekazać państwu kilka informacji, dzięki którym możemy uniknąć pewnych nieporozumień w tej dyskusji. Otóż, jak pani minister zwracała uwagę, minimalne wynagrodzenie nie od dziś przyjmowane ustawowo w UE istnieje w ponad dwudziestu państwach członkowskich UE. To wynagrodzenie jest zróżnicowane w różnych krajach. Od 1 stycznia pojawiło się również w Niemczech.

Nie było i nie ma problemu dotyczącego minimalnego wynagrodzenia dla pracowników, którzy są delegowani z Polski do kraju, w jakim wykonują pracę. Na mocy dyrektywy o pracownikach delegowanych minimalne standardy obowiązujące na terenie danego kraju muszą być stosowane, a zatem stosowane są również przez polskie firmy delegujące do tych krajów swoich pracowników. Podobnie jest również z tymi pracownikami, którzy po prostu pracują na terytorium danego kraju.

Natomiast po raz pierwszy mamy sytuację, w której minimalne wynagrodzenie zostało rozszerzone i interpretowane w taki sposób, że odnosi się również do transportu międzynarodowego. Nie będę wchodził w kompetencje ministra transportu i mówił o zróżnicowaniu transportu, ale w każdym razie nie chciałbym, żebyśmy mieli mylne wrażenie, że wprowadzenie minimalnego wynagrodzenia w Niemczech było bezpośrednią przyczyną tych problemów, o których tutaj dyskutujemy.

Jeszcze jedna sprawa, bardzo ważny wątek, który trzeba poszerzyć, dlatego że to nie tylko ta minimalna stawka stała się przedmiotem dyskusji, ale również bardzo liczne obowiązki o charakterze informacyjno-administracyjnym nakładane na firmy transportowe. O szczegółach dotyczących tych obowiązków rozmawiamy właśnie w dialogu dwustronnym z partnerami niemieckimi, dlatego że jest mnóstwo niejasności związanych z interpretacją tego, w jaki sposób dokumenty tłumaczone na język niemiecki mają być przechowywane, w jakich warunkach, w jakich okolicznościach miałyby być przekazywane. Te wszystkie sprawy prowadzą nas do pytania, co by się stało, jeśli każdy kraj z tych dwudziestu dwóch, które mają minimalne wynagrodzenie, wprowadziłby również tego rodzaju ograniczenia czy tego rodzaju wymagania dla firm transportowych dla kogoś, kto przejeżdża przez ten kraj i kto zmuszony byłby do przygotowania i dostarczenia bardzo obszernej dokumentacji tłumaczonej na język kraju, przez który przejeżdża. Jeszcze do tego do zastosowania stawki minimalnej w tym kraju, przez który przejeżdża.

W związku z tym ilość komplikacji i wyjątkowość tej sytuacji powodują, że fałszywa byłaby teza, że dyskutujemy tutaj z zasadami dotyczącymi wynagrodzenia dla pracowników. Bo, jak pani minister powiedziała, prace toczą się również w ministerstwie transportu i dyskusja dotycząca składników wynagrodzenia, bo to w istocie tkwi w pytaniu pana przewodniczącego, na pewno będzie miała miejsce i powinna doprowadzić do konstruktywnych rozwiązań. Ale w tej chwili staramy się wyjaśnić, i dzięki temu, że dialog

polsko-niemiecki ma charakter bardzo konstruktywny, robocze spotkania mają mieć miejsce w najbliższym czasie, doszło do decyzji dotyczących zawieszenia tych rozwiązań w odniesieniu do najbardziej newralgicznego obszaru związanego z tranzytem. Mamy nadzieję, że w perspektywie kilku tygodni, bo przecież Komisja Europejska, za sprawą starań nie tylko Polski, ale również koalicji państw, które udało nam się zorganizować, wyznaczyła termin krótszy, niż jest zwyczajowo, a mianowicie 18 lutego, na odpowiedź na te wątpliwości, które przekazała do rządu Niemiec.

Mamy nadzieję, że w tym dialogu z jednej strony polsko-niemieckim, z drugiej strony z Komisją Europejską, a także z państwami członkowskimi uda nam się, tak jak dotychczas nam się udaje, wyjaśnić te wątpliwości, które powstały, i ochrona praw pracowników nie będzie stała na przeszkodzie możliwości świadczenia usług, jakie powinny być realizowane. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję, panie ministrze. Teraz pan przewodniczący Szczerski.

Poseł Krzysztof Szczerski (PiS):

Dziękuję bardzo państwu ministrom. Sprawa jest oczywiście bardzo skomplikowana, dlatego że w pewnym stopniu jakoś będzie musiała się zakończyć ogólną unijną regulacją dotyczącą kwestii płacy minimalnej czy jakiegokolwiek wejścia w kwestię socjalną na poziomie europejskim. Bo rzeczywiście, jak pan minister Mleczko mówił, gdyby zaczęła się kaskada tego typu ustaw w innych krajach, mielibyśmy całkowity chaos na poziomie wspólnotowym.

Natomiast mam kilka pytań. Po pierwsze nie do końca rozumiem, jaki jest ostateczny cel polskiego rządu, jeśli chodzi o tę regulację niemiecką. Czy państwo dążą do tego, żeby całkowicie zlikwidować, żeby Niemcy musiały się pod wpływem Komisji z niej wycofać, czy chcą, żeby ona nie obejmowała firm zarejestrowanych w krajach poza Niemcami, które świadczą na terytorium Niemiec swoje usługi, poza pracownikami delegowanymi. Jaki jest ostateczny cel? Do czego polski rząd w tej sprawie zmierza?

Po drugie, chciałbym dokładnie wiedzieć, jaki jest obecny stan sytuacji. Bo rozumiem, że mamy istotne zróżnicowanie praw pracowniczych firm świadczących usługi transportowe na terytorium Niemiec. Bo jeśli jest to tranzyt, to kierowcy mogą nie dostawać tych stawek. Jeśli to jest rozładunek i załadunek na terytorium Niemiec, to muszą dostawać wyższe stawki, a jeśli to jest kabotaż na terytorium Niemiec, to firmy polskie też muszą dostawać wyższe stawki. Zatem jest to zróżnicowanie praw pracowniczych pomiędzy pracownikami w ramach firm transportowych. Jest to więc też istotna sprawa.

Po trzecie, chciałbym wiedzieć, kogo poza sektorem transportowym dotyczy ta ustawa. Bo rozumiem, że to jest ustawa w ogóle o płacy minimalnej, a nie o płacy minimalnej w transporcie. W związku z powyższym, jakie jeszcze sektory będą dotknięte i gdzie jeszcze są istotne skutki tej ustawy.

I wreszcie, bo rozmawiałem też z ambasadorem Niemiec w tej sprawie i z różnymi politykami niemieckimi, i jeden ich argument, który się pojawia, to jest argument przeciwko dumpingowi socjalnemu. Obiektywnie mówiąc, to jest dobrym argumentem, że chodzi o to, żeby firmy niemieckie nie rejestrowały się po drugiej stronie Odry i przez to unikały de facto płacy minimalnej na terytorium Niemiec, mimo że ich pracownicy pracują na terytorium Niemiec. Gdy zarejestrują się po drugiej stronie Odry, to obejdą tę płacę minimalną przez taki prosty zabieg. To jest argument, na który my też musimy mieć odpowiedź. Bo jak odpowiedzieć na to, żeby firmy nie uciekały na terytorium Polski i tym samym unikały niemieckiej ustawy o płacy minimalnej.

Być może odpowiedź jest inna, i to jest moje pytanie, czy w takim razie nie odwrócić sytuacji i nie powiedzieć, że każda firma niemiecka na terytorium Polski powinna płacić polskim pracownikom płacę minimalną, która wynika z ustawy niemieckiej. Jeśli nie ma być dumpingu socjalnego, to w takim razie wszystkie firmy niemieckie zatrudniające Polaków w Polsce, zarejestrowanych w jakiejkolwiek części Europy, powinny płacić według ustawy niemieckiej. Czyli nie terytorium decyduje, tylko własność. Jeśli Niemcy mają ustawę o płacy minimalnej, to obejmuje ona niemieckie podmioty w całej UE, także firmy niemieckie, które mają pracowników w Polsce i pracują w Polsce. Więc nie teryto-

rium jest istotne, tylko własność. Wtedy możemy mówić realnie, że walczymy z dumpingiem socjalnym, czyli firmy niemieckie w Polsce płacą polskim pracownikom niemiecką stawkę płacy minimalnej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Rutnicki.

Poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca, pani minister, myślę że w tej chwili transportowcy rzeczywiście mają duży problem, bo te nowe regulacje już funkcjonują i czy ewentualnie jest też jasność, jeżeli chodzi o stronę ministerstwa, w jaki sposób transportowcy mają postępować. Bo jak powiedział pan minister Mleczko, to rzeczywiście są bardzo skomplikowane procedury, bodajże nawet jest już informacja, po jakim kursie euro musi być naliczana kwota, jeżeli chodzi o płacę minimalną. To jest rzeczywiście kwestia tłumaczenia tych wszystkich dokumentów i w przypadku opóźnień kilkudniowych mogą grozić gigantyczne kary. Tam jest 30 tys. czy nawet pół miliona euro. Rzeczywiście do mnie osobiście transportowcy dzwonią i pytają, co mają robić w przypadku ewentualnej kontroli.

Pani minister mówiła o działaniach, które są podejmowane ze strony rządowej, i to dobrze. Bo pan przewodniczący, który niestety wyszedł, mówił że trzeba powalczyć najpierw o nasze firmy transportowe, a potem o pracowników, bo pracownicy mogą pozostać, a firmy zostaną zlikwidowane. A wiemy ile to jest dziesiątek tysięcy miejsc pracy w naszym kraju i to rzeczywiście jest sprawa bardzo ważna. Jednak trzeba się też oczywiście pochylić nad kwestiami związanymi z wysokością wynagrodzeń. Gdybyśmy porównywali generalnie Niemcy i Polskę, to zdaję sobie sprawę, że różnica byłaby pewnie jeden do czterech.

Mam pytanie do pani minister Wasiak o terminy konkretnych rozstrzygnięć. Bo pani minister wspomniała, że rzeczywiście rząd niemiecki może mieć problemy w przypadku negatywnych rozstrzygnięć dotyczących ewentualnych kwestii odszkodowawczych, które trzeba byłoby zapłacić polskim firmom transportowym. Rozumiem, że w tej chwili nie mamy żadnych konkretnych argumentów prawnych, żebyśmy się do tych przepisów nie mogli zastosować. A jak to się ma do swobody dotyczącej przepływu usług, kapitału itd.? Bo to jest w tej chwili duży problem, żeby była jasna informacja do transportowców, jak mają postępować i ewentualnie na jakie przepisy się powoływać. Bo rzeczywiście kwestia dotycząca tranzytu w jakimś sensie jest światełkiem w tunelu, ale wiemy, że największym problemem jest sama kwestia rynku niemieckiego, bo tam koncentruje się większość usług transportowych. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, poseł Zawiślak.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS):

Szanowni państwo, rzeczywiście rynek transportu, wewnętrzny krajowy czy też międzynarodowy, poprzez aktywność polskich przewoźników i duży rynek pracy dla kierowców jest bardzo ważnym. Rzeczywiście wszyscy musimy stwierdzić czy zdecydować, czy uważamy, że ten rynek należy utrzymywać za wszelką cenę. To na pewno. Jednak wydaje mi się, że on się utrzyma wtedy, gdy będą funkcjonowały firmy, które – przynajmniej w opinii przewoźników, którzy u mnie w biurze także byli – są coraz mocniej obarczane różnymi kosztami swojej działalności. I na przykład inaczej niż w innych krajach, podawano mi przykład Anglii, gdzie przy zakupie transportu, mają zwroty nawet połowę ceny nowego samochodu, nie są traktowane poważnie przez stronę polską te podmioty, które z racji funkcjonowania państwa polskiego mogłyby pomóc.

Pan minister powiedział, że po raz pierwszy w Europie rozszerzono między innymi na transport międzynarodowy zapisy prawne, które komplikują sytuację w zakresach płacy minimalnej. Oczywiście wszyscy chcielibyśmy, żeby płaca Polaków była jak najwyższa. Miałem pytać, czy raczej wnosić o aktywność rządu polskiego, którą podniósł pan poseł Szczerski. Rzeczywiście dobrze by było, żeby w dyskusjach rządu polskiego na temat płacy minimalnej zatwierdzonej w Niemczech odwrócić tę sytuację także dla

pracowników firm niemieckich na terytorium Polski. Jednak ponieważ pan minister już bardzo dobrze ten problem poruszył, to chciałbym zapytać jeszcze o taką kwestię: mam przedstawioną sytuację w ten sposób, że przewoźnicy polscy muszą dostarczyć teraz dla strony niemieckiej odpowiednie dokumenty, które będą poświadczały, że odniosą się pozytywnie do życzeń strony niemieckiej. Rozumiem, że w czasie przejazdu przez terytorium Niemiec też będą musieli mieć te dokumenty, żeby pokazać do kontroli.

I teraz jest pytanie, bo przewoźnicy twierdzą, że jest taki zapis, regulacja prawna, która mówi o tym, że jeżeli strona niemiecka poprzez wgląd w dokumentację zawartą w polskich urzędach państwowych stwierdzi, że przewoźnicy nie płacą takich pensji kierowcom, to mogą zapłacić od kilku do pięciuset tysięcy euro kary. Chciałbym zapytać, czy rzeczywiście taki zapis jest i jak rząd polski zareagował w tej kwestii. Bo transportowcy mówią o zachowaniach krajów unijnych w sensie takim, że już teraz polscy przewoźnicy płacą za nielegalnych emigrantów, którzy we Francji wskakują do ich samochodów. Oczywiście każdą sprawę trzeba inaczej i jednostkowo badać, ale na końcu przewoźnicy płacą te pieniądze. W związku z tym, gdyby strona niemiecka zastosowała taką represyjność, co to będzie oznaczało dla naszego transportu międzynarodowego, który jest rynkiem potężnym, jeśli chodzi o rynek pracy, a też i wagę strategiczną. Chodzi mi o to, czy pani minister potwierdza, że są takie dodatkowe przepisy represyjne, które dają wysokie kary i dają możliwość państwu niemieckiemu wchodzenia w dokumentację, która jest w gestii urzędów państwa polskiego. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję, panie pośle. Jeszcze pani przewodnicząca Olechowska. Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń. Zatem po wypowiedzi pani przewodniczącej poproszę państwa ministrów o udzielenie odpowiedzi i będziemy zamykali dyskusję. Bardzo proszę.

Poseł Alicja Olechowska (PO):

Dziękuję bardzo. Łatwo zauważyć, że transport kołowy jest alternatywą ekonomiczną dla transportu kolejowego. Jego niższe ceny powodują różnego rodzaju działania związane właśnie z tymi regulacjami, o których dzisiaj mówimy. Chciałam zapytać panią minister, czy w rozważaniach dotyczących stawki minimalnej mamy do czynienia z konkretną umową o pracę, czy również wchodzą w zakres tego inne rodzaje zawartych umów pomiędzy pracodawcą a pracownikiem? Bo właściwie jest to kwestia umowna, jeśli chodzi o zawarcie umowy. I czy nie zdarzy się tak, że w sytuacji utrzymania przez stronę niemiecką tej stawki minimalnej nie dojdzie przypadkiem do zmiany umów pomiędzy przewoźnikami, czyli przedsiębiorcą a pracownikiem.

I jeszcze chcę zapytać, czy w tych rozważaniach rozpatrywane są sprawy dotyczące prawa pracy pod względem bezpieczeństwa, czyli wszystkich aspektów związanych z czasem wykonywania tej pracy, bo także w umowach, o których tutaj wspominał pan przewodniczący, często rozpatruje się kwestie stawki minimalnej pod kątem czasookresu dwudziestoczterogodzinnego. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję. Pani minister, bardzo proszę.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Jaki jest cel naszej interwencji? Celem naszej interwencji jest to, aby ograniczyć czy potwierdzić, że ustawa o płacy minimalnej ma zastosowanie tylko do tych pracowników, którzy w świetle regulacji ogólnoeuropejskich swój ośrodek życiowy, swoje koszty utrzymania koncentrują w Niemczech. Bo taki jest cel. Oczywiście nie zrobi się tego jednym przepisem, ale chodzi o interpretację całego szeregu przepisów i sposób wykonywania tych przepisów wynegocjowano, mówić w cudzysłowie, z Niemcami, żeby dopilnować takiego sposobu egzekwowania tej ustawy. Tak można powiedzieć w dużym uproszczeniu. Nie opiszemy tego w formie dwuzdaniowej, dlatego są potrzebne ustalenia ze stroną niemiecką.

Jaki jest stan obecny w kontekście różnicy podejścia do pracowników w zależności od tego, jaki typ transportu wykonują? Oczywiście jest zróżnicowany i zawsze będzie

zróżnicowany, ponieważ na koniec dnia prawidłowa interpretacja tej ustawy sprowadza się do tego, że jeżeli polski pracodawca zatrudnia stale pracownika na terenie Niemiec, świadcząc usługi na rzecz niemieckiego klienta, to wchodzą mechanizmy dotyczące traktowania tego jako pracy delegowanej. Trudno polemizować z tym, że teraz wiele firm polskich, które prowadzą działalność na rzecz Niemiec, jest już poddanych tego rodzaju regulacjom. Bo, proszę państwa, ustawa o płacy minimalnej – owszem – jest pierwszą taką regulacją w Niemczech w formie ustawowej, ale w Niemczech obowiązuje bardzo wiele regulacji wynegocjowanych między związkami zawodowymi a pracodawcami, układów zbiorowych pracy, w których również były zagwarantowane płace minimalne. Sama więc instytucja płacy minimalnej jest w Niemczech. Teraz mamy do czynienia z jej rozszerzeniem.

Rozszerzenie jest nie tylko na wszystkie branże w Niemczech, co zresztą jest bardzo kontrowersyjne w samych Niemczech. Landy wschodnie też uważają, że ta płaca minimalna jest niekorzystna dla ich aktywności gospodarczej. Więc to jest tego rodzaju problem. Zróżnicowanie pracownika, który w danym momencie przebywa na terenie Niemiec, będzie wynikało z tego, czy on przebywa okazjonalnie i wraca do Polski, tu mieszka, tu ponosi wydatki na dzieci, na dom itd., czy też przebywa tam. I system prawny musi to wychwycić. My próbujemy to upilnować.

Czy dotyczy poza transportem? Oczywiście dotyczy. Ustawa o płacy minimalnej dotyczy każdej aktywności. Przykład transportu jest największy i najbardziej spektakularny. Ale zgłosili się też do nas na przykład wystawcy, czyli firmy, które świadczą usługi i jeżdżą na bardzo liczne w Niemczech targi. Chodzi o zatrudnianie pracowników z tym związanych. To też jest problem. Nie tak spektakularny, ale te regulacje, do których dążymy, rozstrzygają jako skutek uboczny i te kwestie, bo są oparte na bardziej abstrakcyjnych zasadach, a nie na kazuistyce dotyczącej konkretnego podmiotu.

Temat dumpingu socjalnego i przejścia na jakiś inny system. Jak go ująć? Pojęcie dumpingu socjalnego nie funkcjonuje jako element prawotwórczy w UE. Prawdą jest, że Unia składa się z krajów o bardzo różnym poziomie rozwoju gospodarczego, różnym poziomie życia, różnym poziomie socjalnym. Jeżeli będziemy chcieli sztucznie to zlikwidować, to uruchomimy lawinę. To znaczy – krótko mówiąc – zmusiłoby się na podstawie regulacji UE, że płaca minimalna w Polsce ma wynosić tyle, ile ma wynosić, ale ktoś musiałby ponieść tego skutki. Czyli więcej osób musiałoby w Polsce przejść na zasiłki też ustalane w wersji europejskiej. Sama wymiana usług wiąże się z tym, że państwa mają różną sytuację konkurencyjną. Jedni mają przewagę konkurencyjną związaną z technologią, z tym, że dłużej żyją w kapitalizmie niż my, że mają więcej kapitału, i mają przewagę gospodarczą przekładającą się również na to, że w pewnego typu usługach mają przewagę konkurencyjną.

My mamy przewagę konkurencyjną mieszaną. Z jednej strony jest to niewątpliwie cena pracy, ale już nie najniższa w UE, i zaczynamy ją pracowicie zdobywać na innych polach, między innymi takich jak zdobyli przewoźnicy tutaj, czyli nauczyli się wykonywać usługi przewozowe na bardzo trudnym rynku europejskim i mało tego – na łączącym rynek europejski ze wschodem Europy. I to jest ich know-how, które jest ich przewagą konkurencyjną.

Chcę też powiedzieć, że tak naprawdę nie jest prawdą w tym zarzucie, co pan mówił, że niebezpieczny jest argument dumpingu socjalnego. Nie jest to jedyny argument, jak mówimy o dumpingu, czy w ogóle o uzasadnionych kosztach, bo polscy przewoźnicy mówią, że oni też mają zracjonalizowane inne koszty świadczenia usług gospodarczych. O dumpingu sensu stricte mówimy wtedy, gdy ktoś z jakiegoś powodu, wykorzystując różne możliwości, oferuje cenę swojej usługi poniżej swoich kosztów i w ten sposób próbuje wyprzeć kogoś innego z rynku. W momencie, kiedy to są jego realne koszty, trudno mówić o dumpingu. To jest, powiedziałabym, w tym przypadku trochę poetyckie określenie, a nie precyzyjne prawne. Dlatego ja się nie boję tego tematu, tylko niech on będzie poważnie postawiony, że mówimy w takim kontekście, to wtedy porozmawiamy również o innych uwarunkowaniach dotyczących wymiany usług. I dlatego te rozmowy prowadzimy nie tylko na poziomie ministra pracy, ale również na poziomie ministra transportu, żeby tego rodzaju argumentów używać.

Co transportowcy mają robić w związku z obecną sytuacją, która jest – jak sądzę – sytuacją przejściową? Spotykamy się z przedstawicielami przewoźników, spotykaliśmy się przed wizytami w Niemczech, mamy też takie spotkanie z przedstawicielami zaplanowane w tym tygodniu. Otóż, proszę państwa, sytuacja pojedynczych przewoźników bardzo się między sobą różni. Nie sposób udzielić jednej porady prawnej co do zachowania się, która będzie aktualna dla każdego przewoźnika. W zależności od tego, kto ma jaki profil usług mniej lub bardziej jest narażony na dolegliwości związane z kontrolą. W związku z tym na pewno można poradzić, żeby odmawiali okazywania podstawowych dokumentów, które mają, ale my udzielamy informacji o naszym stanowisku w skali makro. Nigdy jednak nie możemy wziąć odpowiedzialności za pojedyncze zachowania pojedynczego przedsiębiorcy, bo nie znamy jego indywidualnej sytuacji. Natomiast robimy to w ten sposób, że kontaktując się ze stowarzyszeniami i organizacjami przewoźników, próbujemy im to wytłumaczyć i ułatwić odnalezienie się w tej sytuacji. Nie zastąpimy przedsiębiorcy w konkretnej sytuacji gospodarczej, w jakiej się znalazł, i nie możemy powiedzieć, jak ma się zachować.

Jeszcze chcę wrócić do zmiany zasady, czy można odwrócić sytuację i powiedzieć, że niech w takim razie decyduje zasada własności, a nie terytorium. Wywrócilibyśmy cały porządek prawny w UE. Można o tym dyskutować, ale to nie jest temat na szybkie rozstrzygnięcie w tej sprawie. Może to jest temat dalszej dyskusji, ale to wtedy nie jest dyskusja o płacy minimalnej, to jest dyskusja o regułach funkcjonowania UE tak naprawdę.

Pan poseł Zawiślak podniósł słuszny argument, którego też używamy, gdy ktoś mówi o dumpingu socjalnym. Bo oczywiście odnotowujemy, donoszą nam o tym przewoźnicy, że w stosunku do branż, w tym branży transportowej, w poszczególnych krajach stosowane są pewne świadczenia, które pokrywają pewne koszty działalności. W Niemczech, gdy wprowadzano odpłatność za korzystanie z autostrad – o ile wiem – przewoźnicy dostawali częściowe pokrycie kosztów urządzeń, które trzeba było posiadać, żeby poddać się temu systemowi opłat. W Polsce tego nie mieliśmy. Więc jak zaczynamy mówić o dumpingu, to możemy też powiedzieć, że zaczniemy porównywać pomoc publiczną świadczoną dla branży, która też zależy od jakości i bogactwa tego państwa. Myślę więc, że jeśli chodzi o dumping, jeśli zaczniemy poważnie rozmawiać, damy radę się obronić w tej sprawie.

Kary dla przewoźników, egzekwowalność. Poprosiliśmy na naszej stronie internetowej, żeby nam zgłaszać każdy przypadek ukarania. Wiem o jednym, ale nie wiem, czy formalnie został zgłoszony. Do tej pory nikt nie złożył mi raportu, że ktoś zameldował, mimo że prosimy o te informacje. Jednak nie możemy też zobowiązać przewoźników do udzielania tych informacji. Takiego sygnału do tej pory nie mieliśmy.

Jest pytanie o to, o czym mówiłam trochę na początku, co decyduje i czy jest niebezpieczeństwo, ryzyko, że teraz będą zawierane inne umowy poza umową o pracę z pracownikami. Oczywiście, że jest. Tyle tylko, że nasz system płac instytucjonalnie nie przystaje do tego, co jest w Niemczech. W związku z tym porównywalność obciążona jest dużym błędem. Jest powszechną praktyką, że u nas kierowcy dostają diety, które są traktowane formalnie jako rekompensata za koszty podróży, ale zwyczajowo są traktowane połowicznie: częściowo jako rekompensata, a częściowo jako dodatkowy przychód. Takich diet według systemu niemieckiego nie można by zaliczyć do udowodnienia, że są zaliczane do płacy minimalnej, ponieważ system niemiecki powiada, że za płacę minimalną uważa się tylko te składniki, które są bazowe, egzekwowalne, czyli nie są uznaniowe, i są zapłatą za normalny czas pracy, nie obejmują nawet dodatków za nadgodziny. W ten sposób się liczy. To jest najbardziej podstawowe, słownikowe rozumienie bazowej płacy.

W związku z tym system, który byłby oparty na dużym zróżnicowaniu płacy motywacyjnej w zależności od rodzaju pracy wykonywanej w danym miesiącu, myślę, że byłby mało odporny na zarzut, że nie spełnia wymogów płacy minimalnej i raczej byłby interpretowany zawężająco. Na przykład z naszych analiz prawa niemieckiego wynikło, że jeżeli jakiś pracodawca stosowałby płace w ten sposób, że stosowałby nagrody okresowe, powiedzmy co pół roku, to również tych nagród nie wliczano by prawdopodobnie do spełnienia warunków płacy minimalnej. To pokazuje tylko, jak ten problem jest

zróżnicowany. Naładowuje nas argumentami, że Niemcy nie bardzo przemyśleli sposób egzekwowania tej ustawy, no i daje nam nadzieję, że przekonamy ich do tego, żeby trochę rozsądnie przesunęli sposób interpretacji tej ustawy.

Natomiast jeszcze raz chciałam podkreślić, że teraz nie rozmawiamy o płacy minimalnej pracowników w Polsce. Rozmawiamy o uwarunkowaniach mających wpływ na istnienie naszych przedsiębiorców w usługach świadczonych poza Polską. To nie jest tak naprawdę temat płacy minimalnej w Polsce i bardzo bym prosiła wszystkich, żeby tych spraw nie mieszać, dlatego że w Niemczech też jest dyskusja, bardzo uprawniona, co do sensowności wprowadzenia tej regulacji, i strzelalibyśmy sobie w kolano, dostarczając argumenty, które są przeciwko naszemu stanowisku w tej konkretnej sprawie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Jeszcze pan poseł Zawiślak. Bardzo proszę krótko, dobrze?

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS):

Tak, bardzo krótko. Pani minister, przyjąłem do wiadomości, że przewoźnicy na razie nie zgłaszają skarg, ale proszę mi odpowiedzieć, czy potwierdza pani, że strona niemiecka w zakresie segmentu prawnego odnoszącego się do tego przepisu, w przypadkach nierespektowania ich oczekiwań, może polskiego przewoźnika ukarać karą do 500 tys. euro? Dziękuję.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Już mówię. Tak, oczywiście, te kary są tam zarysowane, przy czym pierwsza kara to, o ile pamiętam, 30 tys. za niepoddanie się w ogóle obowiązkom umożliwiającym kontrolę, natomiast następna jest wtedy, kiedy się stwierdzi w wyniku postępowania, że nie jest stosowana płaca minimalna. Z tego powodu uważamy, że rozstrzygnięcie tego jest takie pilne. Natomiast kontroli trzeba się poddać, dlatego że jeżeli jedzie samochód po szosie niemieckiej, to zgodnie nawet z naszą interpretacją, którą przyjmujemy, ten samochód równie dobrze może wykonywać usługi ściśle wewnątrzniemieckie, i w tym sensie nie mamy argumentu, żeby mówić, że on nie podlega płacy minimalnej, ale równie dobrze może być w tranzycie. Nie możemy więc odmawiać organom niemieckim prawa do stwierdzenia, w jakim charakterze on przebywa. Natomiast walczymy o to, że pewien typ usług powinien być wyłączony ze skutków tej ustawy. Do tego się sprowadza nasza interwencja.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS):

Jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, jeszcze raz, króciutko. Jak pani ocenia sytuację w kontekście odwrotności: gdy przewoźnik niemiecki złamie nasze przepisy na terenie Polski, to jaki zakres kary może on dostać stosowany przez nasze służby? Wiadomo, że za przestępstwa trzeba ponosić karę, ale jak pani minister ocenia, przy tych wymyślonych przepisach niemieckich, ile polskich firm przewozowych wytrzymałoby taką karę 500 tys. euro, gdyby strona niemiecka raczyła ją nałożyć? I proszę porównać to do kar polskich. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję. Pan poseł Rutnicki i zamykam listę mówców.

Poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo. Krótkie pytanie, pani minister, kiedy możemy ewentualnie się spodziewać rozwiązania tej sytuacji. Wiem, że trudno jest w tej chwili powiedzieć, czy to będzie w maju, czy w kwietniu, ale ważne jest, jaki mniej więcej czas jest potrzebny na rozwiązanie, ewentualnie przekonanie strony niemieckiej co do słuszności naszych argumentów. Jak to mniej więcej może wyglądać? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję bardzo. Pani minister.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Oczywiście, że nasze kary są drastycznie niesymetryczne w tej sprawie. Poza tym każdy niemiecki przedsiębiorca zatrudniający w Polsce, oczywiście musiałby spaść poniżej płacy minimalnej w Polsce, żeby podlegać naszym restrykcjom, więc nie ma tutaj symetrii. Na tym polega nasz problem. Nadmierność kar jest przez nas podnoszona jako jeden z argumentów nieproporcjonalności tych przepisów i ma też znaczenie w argumentacji, którą przedstawiliśmy Komisji Europejskiej.

Co do tego kiedy – jak najszybciej. Jesteśmy trochę związani formalnie procedurami Komisji Europejskiej, które uległy przyspieszeniu. Komisja, jak pan minister tu powiedział, zastosowała przyspieszony miesięczny termin na udzielenie tej odpowiedzi, ale nie my jesteśmy gospodarzem tego procesu. Gospodarzem jest Komisja Europejska, więc my robimy wszystko, żeby te rozstrzygnięcia nastąpiły jak najszybciej, a w okresie dopóki nie nastąpią ostateczne, żeby nie stosowano restrykcji w sposób bezwzględny, czyli żeby zmniejszyć uciążliwość tej sytuacji.

Proszę pamiętać, że wchodzimy na bardzo delikatny grunt regulacji wewnątrz kraju nie naszego, więc tu też dla zachowania tego, że nie chodzi o to, żeby walczyć, tylko żeby coś wywalczyć, musimy zachować pewne zasady relacji z państwem obcym.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję, pani minister. Zakończyliśmy dyskusję. Będziemy monitorowali tę sprawę i też proszę panią minister, jeśli pojawi się coś nowego, żeby członkowie Komisji zostali poinformowani.

Dla formalności stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację na temat działań rządu w związku z wprowadzeniem od 1 stycznia 2015 r. przez niemieckie Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej przepisów o płacy minimalnej, jakie obligują wszystkich przewoźników do podniesienia płacy minimalnej dla kierowców, którzy przejeżdżają przez Niemcy, do poziomu 8,5 euro na godzinę.

Przechodzimy do pkt III – Rada Ecofin. Informuję tylko, że w przekazanej informacji pisemnej znajduje się projekt dotyczący rozporządzenia PE COM(2015) 10, który jeszcze nie był rozpatrywany przez Komisję do spraw Unii Europejskiej i jest planowany do rozpatrzenia na 19 lutego. Bardzo proszę pana ministra Artura Radziwiłła o zabranie głosu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Artur Radziwiłł:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, rzeczywiście tak jest, jak pani powiedziała. W agendzie posiedzenia Rady ECOFIN znajduje się tylko jeden punkt legislacyjny i to jest właśnie wniosek dotyczący rozporządzenia PE i Rady w sprawie utworzenia europejskiego funduszu na rzecz inwestycji strategicznych. Podczas posiedzenia Rady zostanie przedstawiona informacja z dotychczasowych negocjacji dotyczących tego rozporządzenia, które się odbywają w ramach specjalnie powołanej grupy roboczej, która się spotyka regularnie dwa razy w tygodniu. Celem prezydencji łotewskiej jest przyjęcie ogólnego podejścia do tego rozporządzenia na posiedzeniu Rady ECOFIN w marcu br.

Tak jak pani przewodnicząca powiedziała, projekt stanowiska rządu do tego rozporządzenia będzie omawiany tutaj na posiedzeniu Komisji w dniu 19 lutego, więc tylko powiem ogólnie, że Polska uznaje projekt rozporządzenia za dobrą podstawę do stworzenia efektywnego systemu wsparcia inwestycji w Europie. Taki mechanizm może skutecznie uzupełnić istniejące instrumenty finansowe UE w walce z najważniejszymi wyzwaniami gospodarczymi, przed którymi stoi teraz Unia, takimi jak słaby wzrost gospodarczy, utrzymujące się wysokie bezrobocie i ryzyko utrwalenia się deflacji. Dlatego popieramy ten instrument, bo on pozwala w większym stopniu wykorzystywać środki prywatne dla inwestowania w infrastrukturę, która jest Europie i Polsce bardzo potrzebna.

Drugim elementem planu jest bardziej intensywne wsparcie dla małych i średnich przedsiębiorstw. Projekt w dużej części uwzględnia postulaty zgłaszane przez Polskę w trakcie debaty, która się toczy od jakiegoś czasu na różnych plenach europejskich, ale jak to zawsze jest – diabeł tkwi w szczegółach. O tych szczegółach myślę, że będziemy rozmawiać na kolejnym posiedzeniu Komisji. Na razie tyle ogólnie.

Przewodnicząca poseł Alicja Olechowska (PO):

Dziękuję, panie ministrze. Czy są jakieś pytania? Bardzo proszę, pan przewodniczący Szczerski.

Poseł Krzysztof Szczerski (PiS):

Ja tylko krótko, panie ministrze. Ile ma to nas kosztować? Jak szacujecie? Bo to jest fundusz wkładam i wyciągam. Więc ile to wkładam będzie wyglądało dla Polski?

Przewodnicząca poseł Alicja Olechowska (PO):

Nie ma więcej pytań. Proszę pana ministra o odpowiedź.

Podsekretarz stanu w MF Artur Radziwiłł:

W obecnej sytuacji, tak jak jest w tej chwili ten program zaproponowany, to nic nie wkładamy bezpośrednio. Przekierowane są pewne środki z budżetu unijnego i to nie są te środki, które zwykle trafiają do Polski. Jest duża debata. Myślę, że będziemy rozmawiać o tym czy warto, żeby Polska dodatkowo zrobiła wkład kapitałowy do tego funduszu. Tu jest bardzo dużo za i przeciw. Wiele szczegółów odgrywa tu rolę. Ale dla równowagi bym powiedział, że spodziewamy się bardzo dużych korzyści dla Polski wypływających z powstania tego funduszu. Polska może dysproporcjonalnie więcej uzyskać z niego, tak uważamy, dlatego że właśnie w Polsce potrzeby infrastrukturalne są bardzo wysokie. Wiele kluczowych projektów o znaczeniu europejskim, które ten fundusz ma wspierać, w naturalny sposób znajdowałoby się właśnie w Polsce.

Przewodnicząca poseł Alicja Olechowska (PO):

Czy są inne pytania? Nie widzę zgłoszeń. Bardzo dziękuję. Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów ustawodawczych UE oraz projektów aktów przyjmowanych na podstawie art. 352 ust. 1 Traktatu o Funkcjonowaniu UE na posiedzeniu Rady ds. Ekonomicznych i Finansowych 17 lutego 2015 r. w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach w trybie art. 11 ust. 1 ustawy. Komisja postanowiła nie zajmować stanowiska w odniesieniu do dokumentu COM(2015) 10. Zamykam rozpatrywanie pkt III.

Poseł Krzysztof Szczerski (PiS):

Tylko że to jest w zasadzie jedyny punkt, który ma być na tej Radzie, więc nie wiem, jak możemy przyjąć stanowisko rządu, jednocześnie mówiąc, że nie przyjęliśmy stanowiska do jedynego dokumentu, jaki jest na tej Radzie.

Przewodnicząca poseł Alicja Olechowska (PO):

Rozpatrzyliśmy i nie zajęliśmy stanowiska. Przystępujemy do spraw bieżących. Nie słyszę pytań. Zapraszam na następne posiedzenie o godzinie 13.00 w sali 12 w budynku G. Będzie to wspólne posiedzenie z Komisją Spraw Zagranicznych w sprawie druku nr 3059. Dziękuję bardzo. Zamykam rozpatrywanie pkt IV.

Informuję, że na tym porządek dzienny został wyczerpany. Protokół dzisiejszego posiedzenia będzie wyłożony do przejrzenia w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Zamykam posiedzenie Komisji.